



PORSCHE

Atlas



Porsche 911 Turbo (1979)

Turbo je pravděpodobně jednou z nejznámějších verzí kultovního Porsche 911. Zatímco v současnosti jezdí již jeho sedmá generace, začátky přepřínovaných modelů se datují až do 70. let minulého století.



Porsche se vždy snažilo souvisle vylepšovat svůj závodní program, což vedlo k řadě zásadních inovací. Homologační pravidla, vyžadující k účasti na závodech produkci určitého počtu sériových automobilů, přinášela řady špičkových inovací mezi běžnou motoristickou veřejností. Perfektním příkladem toho, kdy se homologace zvrhla, je právě Porsche 911 Turbo. Vývoj prvního přepřínovaného Porsche 911 začal už v roce 1972 pod vedením tehdejšího šéfa Porsche Ernsta Fuhrmanna.

Prototyp byl představen na autosalonu ve Frankfurtu na podzim 1973 s úkolem zjistit, zda se případným zájemcům zalíbí design, definovaný hlavně rozšířenými blatníky a velkým, dnes již proslulým křídlem. V tehdejší tiskové zprávě stálo: „Fuhrmann trvá na tom, že Turbo bude mít charakter opravdového výkonného GT. Bude tiché, neúprosné, s ohromnou silou, ale zároveň vybavené každým nabízeným komfortním prvkem. A samozřejmě s prémiovou cenovkou.“



Reakce veřejnosti a potenciálních kupců byly natolik slibné, že o rok později byla v rámci pařížského autosalonu představena sériová verze pro Evropu (modelový rok 1975), nazvaná jednoduše 911 Turbo. Původní plán výroby 400 kusů během 24 měsíců pro homologační účely byl následně opuštěn kvůli změně pravidel, ovšem Porsche i přesto pokračovalo ve vývoji své vlajkové lodi. Se silným Turbem totiž mohlo přímo konkurovat italským modelům od Ferrari a Lamborghini. Tým pod vedením Ernsta Fuhrmanna uzpůsobil technologii přepřínování, původně navrženou pro závodní model 917/30 CAN-AM (1973) a dosahující výkonu přes 1100 k (809 kW), a namontoval ji na třílitrový plochý šestiválec z Carrery RS 3.0. Zmíním ještě, že Carrera RS 3.0 tvořila základ modelu Carrera RSR 3.0, jenž ovládl šest z celkových osmi závodů Evropského šampionátu GT v roce 1974. Fuhrmann s použitím motoru 930/50 stvořil bestii o výkonu 260 k (191 kW) při 5500 min⁻¹ a točivém momentu 343 N.m při 4000 min⁻¹. Aby bylo možné zvýšený výkon zvládat, první Turbo dostalo upravený podvozek. Pod rozšířenými blatníky kol se skrývaly širší pneumatiky, větší disky a masivnější brzdy.

Rozměrné křídlo pomáhalo hnát motorem větší objem studeného vzduchu a zvyšovalo přítlak. A konečně, přenos síly na zadní kola zajistila zesílená převodovka 930/30. Výkony prvního 911 Turbo byly působivé: zrychlení 0 – 100 km/h zabralo pouze 5,5 s a maximální rychlost přesáhla hranici 250 km/h. Postupně se ovšem ukazovalo, že v rukou nezkušených řidičů může být tento vůz velmi nebezpečný, někdy dokonce smrtící. Motor umístěný vzadu sice přinášel lepší trakci, ale výrazný turboefekt způsoboval, že jakmile se dmyhadlo roztočilo, poslalo na zadní kola pořádnou dávku točivého momentu, což mohlo snadno způsobit smyk, a to zejména na mokru. Naopak zkušený řidiči, schopní držet motor ve vysokých otáčkách, předváděli s 911 Turbo velmi výjimečné výkony. K výraznější změně typu 930 došlo až v roce 1978. Tehdy byl zvětšen objem motoru na 3,3 litru a přidán mezichladič stlačeného vzduchu, jenž pomohl turboefekt omezit. Celkový výkon stoupl na 300 k (221 kW) při 5500 min⁻¹, hodnota točivého momentu dosáhla působivého čísla 412 N.m při 4000 min⁻¹. Opět došlo k vylepšení brzdové soustavy a přepracován byl i spoiler, kvůli přidání mezichladiče bylo křídlo posunuto o kousek výš. V 80. letech vzniklo i několik speciálních modelů s vyšším výkonem nebo upravenou karoserií.



Mezi všemi vynikalo hlavně Turbo Flachbau („plochý nos“), nabízené v rámci programu speciálních objednávek. Proti sériovému modelu, z něhož vycházelo, se odlišovalo hlavně přední částí, inspirovanou závodním typem 935.

U každého z 948 vyrobených kusů byla před výrobou ručně. Úprava ale zahrnovala i další prvky, mezi nimiž byl rovněž kit motoru, zvyšující výkon na 330 k (243 kW). Ten si zvolila většina zájemců, protože je lákala maximální rychlost až 270 km/h a zrychlení 0 – 100 km/h za pouhých 5,0 s. Cena výrazně upraveného modelu byla až o 60 % vyšší než u sériového podle toho, kolik prvků si zákazník nechal dodat. Ostatně, upravený motor byl od roku 1983 k dispozici i pro verze se sériovou karoserií – poznáte je podle výfuku se čtyřmi koncovkami, upravených nárazníků a přidavného chladiče oleje. V polovině 80. let narůstala obliba osmiválcového modelu 928 a dokonce se čekalo, zdali dokáže nahradit veleúspěšnou 911. To se ale nestalo a Porsche podpořilo prodeje typu 930 představením verzí Targa a Cabriolet. Příběh prvního Turba (930) skončil v roce 1989, kdy došlo k ukončení výroby série G (jak byla 911 v rámci evoluce značena), a na řadu přišla nová platforma – 964. Teprve v posledním roce továrna do typu 911 Turbo instalovala pětistupňovou převodovku, ačkoliv ji zákazníci vyžadovali už mnohem dříve. Vyzkoušet jakékoliv starší Porsche je vždy zážitkem.

Svezení s 911 Turbo bylo o to zajímavější, že jeho majitel Jiří rád využívá potenciálu svého automobilu. K Porsche konvertoval od britských sportovních modelů, kterých si užíval řadu let.



Představená 911 Turbo je v původním stavu, ale u specialisty prošla lehkým servisem. Uvnitř voní olejem, kůží a leštídly, neboť majitel se velmi rád stará o její čistotu. Když mi nabízí místo za volantem, neváhám ani okamžik.

Otočení klíčkem

(umístěným vlevo) je rituál a plochý motor naskakuje téměř okamžitě. Hrubý zvuk vzduchem chlazeného šestiválce vzdáleně proniká interiérem. Čtyřstupňová převodovka sice nevyniká přesnými drahami, ale rozjezd mi nečiní žádný problém. Turbo se roztáčí a síla nastupuje kolem 3000 min⁻¹. Už tehdy si projev získává mou plnou pozornost, protože dynamika je skutečně drtivá. S plynule stoupajícími otáčkami se rozmazává krajina kolem. Turbo je skutečně rychlé auto, a to i v dnešních intencích. Řízení bez posilovače vyžaduje sílu, ale podvozek překvapivě snadno srovnává výmoly českých silnic. Je jasné zřejmé, že k plnému využití potenciálu automobilu se ani zdaleka neblížím, ale stejně je divoká jízda kolem Karlštejnu intenzivní zkušeností. Majitel své Turbo pořídil před dvěma lety, kdy byla poslední šance k dobré koupi. Zatímco v roce 1979 stálo nové Porsche 911 Turbo celých 82 950 marek,

dnes za ekvivalent této sumy v eurech těžko koupíte exemplář ve špatném stavu. I přesto, že na přelomu roku 2016/2017 došlo k lehkému ochlazení nárůstu cen tohoto modelu, za krásný kousek (jakým je ten na snímcích) zaplatíte minimálně 120 000 eur. Cena je relativně vysoká i přesto, že v letech 1978 až 1988 vzniklo dohromady 14 476 kusů Porsche 911 Turbo. Třilitrové modely, vyráběné od roku 1975 do roku 1977, jsou vzácnější, bylo jich totiž pouze 2850 kusů. Ovšem jsou i trochu méně použitelné. První generace Porsche 911 Turbo zahájila cestu, po níž se německá automobilka ubírá až do současnosti.

Zatímco původní Turbo přepínované jedním turbodmychadlem dosáhlo výkonu 260 a později 300 koní, to současně využívá k přepínání plochého (již kapalinou chlazeného) šestiválce o objemu 3,8 litru dmychadla dvě, navíc s proměnnou geometrií rozváděcích lopatek. A celkový výkon verze S činí brutálních 580 k (426 kW). V otázce zrychlení 0 – 100 km/h jsme se dostali z 5,4 s na dnešních 2,9 s (s paketem Sport Chrono). Velmi působivé, nemyslíte?

POHÁNĚCÍ SOUSTAVA

Vzduchem chlazený zážehový plochý šestiválec, uložený podélně za zadní nápravou; 3299 cm³ (ø 97 x 74,4 mm); rozvod ventilů OHC, rozvod ventilů duplexním řetězem, olejová náplň 13 l, mazání se suchou klikovou skříní, výfukové turbodmychadlo, mezichladič stlačeného vzduchu; 7:1; 221 kW (300 k)/5500 min⁻¹ a 412 N.m/4000 min⁻¹; čtyřstupňová přímo řazená převodovka 930/34 (2,250 – 1,304 – 0,893 – 0,625), stálý převod 4,222, samosvorný diferenciál (svornost 40 %); pohon zadních kol.

PODVOZEK

Samonosná ocelová dvoudveřová karoserie, vnitřní uspořádání 2+2; přední i zadní kola nezávisle zavěšena, vpředu trojúhelníková ramena, vzadu zavěšení s výkyvnými polonápravami, příčné zkrutné stabilizátory; zkrutné tyče a plynové tlumiče; hydraulická dvouokružová brzdová soustava, kotoučové brzdy s vnitřním chlazením, čtyřpístkové hliníkové třmeny; hřebenové řízení bez posilovače; kola z lehkých slitin (7J x 16/8J x 16), pneumatiky vpředu/vzadu Pirelli 205/55 VR16 / 225/50 VR16.

Porsche 935 Moby Dick

Limitovaná novinka na bázi 911 GT2 RS vznikne jen v 77 kusech. Vzdává hold slavnému závodnímu autu přezdívanému Moby Dick.



Porsche letošní sedmdesátiny pojalo ve velkém stylu. Postavilo repliku svého prvního vozu, jeden kousek 911 generace 993 osadilo moderní technikou, překonalo dlouhá léta držený rekord na Nordschleife a patrně ještě letos představí novou generaci svého klíčového sportovního modelu 911. Mimo to vzdává hold jednomu ze svých mnoha slavných závodních aut.

Tím je v tomto případě Porsche 935/78 přezdívaný kvůli svému vzhledu Moby Dick, podle bílé velryby ze slavného románu Hermana Melvilla.

Vrcholná verze závodního speciálu 935 pro Le Mans roku 1978 má charakteristicky protaženou zád' a upravenou před.

Základem auta je sériové Porsche 911 GT2 RS, upraveno je však tak, že novinka je určena pouze pro závodní okruhy. „Protože není homologována pro žádnou sérii, inženýři, ani designéři se nemuseli přizpůsobovat obvyklým pravidlům a měli tak naprostou volnost ve vývoji,“ říká k tomu Frank-Steffen Walliser viceprezident pro motorsport v automobilce Porsche.

Oproti výchozímu autu se zcela změnila aerodynamika, která svými tvary i bílou barvou vzdává hold právě Moby Dickovi.



Nová karoserie tvořená karbonem vyztuženými polymery (CFRP) znamená, že je auto dlouhé 4,87 metru a široké 2,03 metru. Důležitým prvkem se pak stává zadní přítlačné křídlo, široké 1.909 mm a hluboké 400 mm. Na Moby Dicku pak odkazují i aerodynamicky optimalizovaná 18palcová kovaná kola. Vedle 935/78 ale novinka připomíná i další okruhová auta Porsche. Ventilační otvory v předních blatnících pocházejí z 911 GT3 R, zrcátka zase z 911 RSR, koncová diodová světla v zadním spoileru odkazují na 919 Hybrid LMP1,

zatímco odhalené titanové koncovky výfuku jsou modelovány jako u 908 z roku 1968.

To samé platí pro interiér. Hlavice volicí páky evokuje někdejší dřevěné řadičky třeba z 917, zatímco karbonový volant byl převzat z 911 GT3 R. Kvůli bezpečnosti tu nechybí masivní ochranná klec, určitou pohodu zase zajišťuje klimatizace.



Jezdce pak drží na místě poctivá skořepinová sedačka s šestibodovými pásy. V základu má 935 jednu sedačku, lze si však objednat i místo pro spolujezdce, kdybyste na okruhovém dni chtěli svézt kamaráda nebo přítelkyni.

Co se pak týče pohonu, tak v útrobách 1.380 kilogramů vážícího Porsche 935 pracuje dvakrát přeplňovaný plochý šestiválec o objemu 3,8 litru, který je takřka shodný jako v sériové 911 GT2 RS. Naladěn je tak rovněž na 700 koní, alias 515 kW. Spárován je se sedmistupňovou dvouspojkovou převodovkou, která posílá jeho sílu na zadní kola.



Zajímavý speciál Porsche postaví jen v 77 exemplářích, takže se bude jednat o opravdovou exkluzivitu. I kvůli tomu zákazníci za auto zaplatí vcelku tučných 701.948 eur bez daně, tedy bezmála 18 milionů korun. Zákazníci se auta dočkají od června 2019, přičemž si mohou vybrat, zda chtějí světle šedou karoserii, nebo zbarvení evokující speciály sponzorované firmou Martini.



Porsche 917

V této rubrice jen vzácně vzpomínáme na čistě závodní automobily, ale Porsche 917 byl tak výjimečným vozem, že si zaslouží naši pozornost. V roce 1970 vystřídal na pomyslném trůnu Ford GT40 a dvakrát po sobě vyhrál 24hodinový závod v Le Mans.



V druhé polovině šedesátých let minulého století zavedla mezinárodní automobilová federace FIA kategorii Sport pro závodní automobily se zdvihovým objemem do pěti litrů a minimální hmotností 800 kg.

K homologaci přitom stačilo vyrobit pouze 25 identických vozů (dřívější kategorie vozů s objemem do tří litrů požadovala vyrobit k homologaci padesát kusů).

Firma Porsche začala s vývojem supersportovního vozu pro mistrovství světa značek vozů této kategorie v červenci 1968. Měla přitom jediný cíl: zvítězit konečně v celkovém hodnocení slavného 24hodinového závodu v Le Mans. Z časových důvodů se rozhodla předělat třílitrový osmiválec z typu 908 na plochý dvanáctiválec s objemem 4,5 litru, který dostal typové označení 912 a dosahoval úctyhodného maximálního výkonu 432 kW (587 k). Také konstrukce podvozku se podobala typu 908. Základem byl prostorový rám svařený z hliníkových trubek. Karoserie byla vyrobena z polyesteru vyztuženého skelnými vlákny.



Vpředu i vzadu měl vůz nezávislé zavěšení kol s nestejně dlouhými příčnými rameny a vinutými pružinami. Samozřejmě byly bohatě dimenzované kotoučové brzdy na všech čtyřech kolech, vpředu s vnitřním chlazením. Ve snaze o maximální úsporu hmotnosti byla řada komponent vyrobena z titanu, magnézia a slitin lehkých kovů. Zajímavým detailem byla řadicí páka z balzového dřeva. Za deset měsíců byl vývoj Porsche 917 dokončen a 12. března 1969 byl na ženevském autosalonu představen veřejnosti. Vystavovaný vůz byl nastříkán bílou barvou, před vozů byla zelená. Po skončení autosalonu navštívila mezinárodní sportovní komise firmu Porsche a zjistila, že z 25 vozů vyžadovaných pro homologaci byly dokončeny jen tři. Už 20. dubna ale postavil Ferdinand Piëch, vnuk zakladatele firmy, před tovární halu 25 dokončených vozů 917, takže nic nebránilo homologaci. První zkoušky Porsche 917 prokázaly nestabilitu vozu při vysokých rychlostech. Aerodynamika vozu byla spíše přizpůsobena k dosažení co nejnižšího součinitele odporu vzduchu (0,4) na úkor přítlačné síly.



Nepomohly ani úpravy zavěšení a zvýšení tuhosti rámu, takže jediným řešením se ukázalo prodloužení zadní části vozu a použití přitlačného křídla, dosud používaného jen ve formuli 1 a na závodech CanAm. Takto upravené vozy dostaly označení 917 L (Lang nebo také LH – Lang Heck), zbývající se zpětně značily 917K (Kurz).

K prvnímu ostrému nasazení došlo začátkem května 1969 v závodě na 1000 km ve Spa. „Devětsetšedmnáctka“ sice v tréninku překonala traťový rekord kola, ale v závodě skončila hned v prvním kole (vyhrálo Porsche 908). Další zkouškou před Le Mans byla o tři týdny později účast na Nürburgringu. Vůz zkoušeli v tréninku tovární jezdci BMW Dieter Quester a Hubert Hahne, do závodu ale nastoupili Brit David Piper a Australan Frank Gardner. Skončili na osmém místě a po skončení závodu nešetřili kritikou špatné ovladatelnosti vozu. Vůz dokonce nazvali „bestií na kolech.“



Po dalších úpravách nastoupilo do Le Mans 1969 několik vozů Porsche 917, ale hned v prvním kole došlo k tragické havárii jednoho z nich. Za jeho volantem našel smrt Brit John Woolfe. Vina na jeho smrti se přičítá tradičnímu startu v Le Mans se zběsilým úprkem jezdců ke svým vozům na druhé straně trati. Woolfe se pravděpodobně nedostatečně upoutal do bezpečnostních pásů.



Dvacet hodin se držela v čele dvojice Britů Elford – Attwood na Porsche 917L, než je vyřadila technická závada. Ještě dříve vypadla německá dvojice Stommelen – Ahrens. Vyhráli Jacky Ickx a Jackie Oliver na Fordu GT40, Porsche 908 bylo druhé před dalším Fordem GT40.

Pro sezonu 1970 byla dohodnuta spolupráce se dvěma týmy. Prvním byl tým Johna Wyera (GT40 z jeho stáje vyhrál Le Mans 1969), sponzorovaným olejářskou firmou Gulf a druhým tým Porsche KG Salzburg. Technik z týmu Johna Wyera John Horsmann se podílel na úpravách zadní partie Porsche 917K, zatímco pod úpravami 917L se podepsal externí konzultant Robert Choulet.

Oba týmy sklízely v mistrovství světa značek 1970 od začátku jeden úspěch za druhým. Už v únoru 1970 obsadily s Porsche 917 první dvě místa na Floridě (24 hodin v Daytoně), následovala vítězství v Brands Hatch, Monze a Watkins Glenu. Hlavním konkurentem v sezoně 1970 byl Ferrari 512S, kterému se v březnu podařilo porazit v Sebringu Porsche 917. To ale už byl přede dveřmi prestižní závod v Le Mans.

Do závodu bylo nasazeno pět vozů Porsche 917K a dva „dlouhé zadky“ 917L. Vítězem se stal rudý Porsche 917K z týmu Porsche KG Salzburg s číslem 23 a dosáhl tak první absolutní vítězství vozu Porsche v Le Mans. Za jeho volantem se střídali Němec Hans Herrmann a Brit Richard Attwood (ujeli 343 kol).



Replika tohoto legendárního vozu je dnes umístěna v stuttgartském muzeu firmy Porsche. Další Porsche 917 z týmu Martini Racing (číslo 3) skončilo druhé (Larrouse – Kauhsen), když na rovině Mulsanne mu naměřili rychlost 386 km/h. Tento čtyřkolový zázrak si můžeme prohlédnout i zepředu, kde zaujme nízká příd, velká hlavní a mlhová světla pod průhlednými kryty a mohutný centrální stěrač čelního skla. Zbývajících pět vozů nedojelo, včetně továrních jezdců Jo Sifferta



a Briana Redmana, v jejichž voze byl použit motor s objemem 4,9 l a výkonem 447 kW (kvalifikovali se na třetím místě). Dalšími odpadlíky na 917L s motorem 4,9 litru byli Mexičan Pedro Rodriguez s Finem Leo Kinnunenem (číslo 21) z týmu John Wyer. Tento tým odmítl typ 917L nasadit, považoval jej za neperspektivní, a proto jel tento vůz v barvách Martini Racing. Rovněž motocyklový šampión Mike Hailwood se spolujezdcem Davidem Hobbsem skončili předčasně, tentokrát vinou cizího jezdce.

Le Mans 1970 bylo také dějištěm natáčení slavného filmu Le Mans v hlavní roli s nezapomenutelným Stevem Mc Queenem.

Většina závodu se natáčela, některé kamery byly umístěny na voze Porsche 908.

Sezonu 1971 začaly Porsche 917 dalšími úspěchy. Už v lednu obsadily první dvě místa v Buenos Aires, stejně skončila i 24hodinovka v Daytoně, vyhrály i na Monze, ve Spa a na Österreichringu. Z nejvážnějších soupeřů odpadla stáj Ferrari, která sezonu vynechala, ale vozy 512M prodala soukromým týmům.

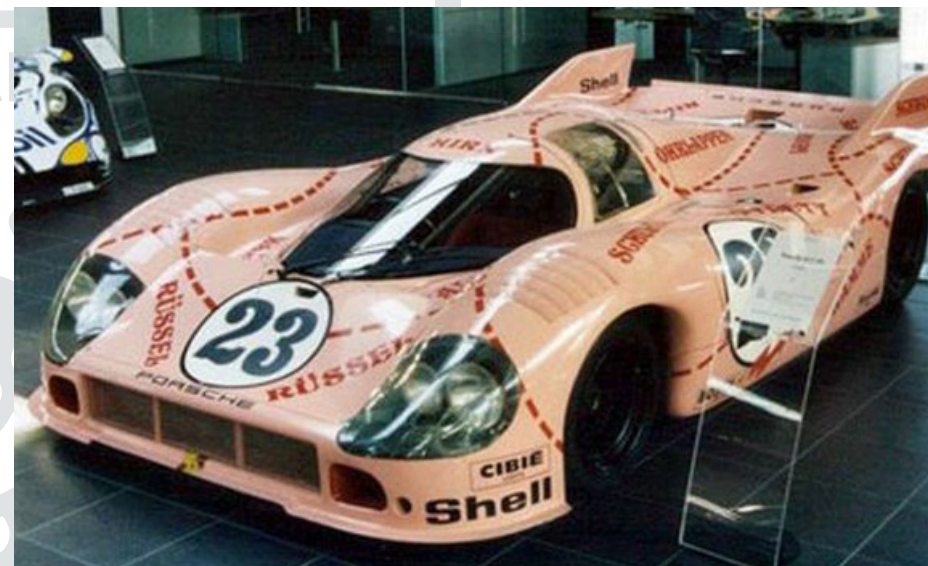
Jeden z těchto vozů zakoupila a přestavěla stáj Penske a v Daytoně ukázal, že mu nechybí rychlost. Také Alfu Romeo 33/3 nebylo možné podceňovat.



Technici Porsche neusnuli na vavřínech a provedli na „devětsetšedmnáctkách“ řadu úprav, zvyšujících stabilitu a rychlost vozu. Velkými změnami prošel hlavně model 917/20, připravovaný pro účast v seriálu CanAm.

Měl kuriózní růžové zbarvení s čárkovaně naznačeným řeznickým schématem prasete, včetně německých názvů. Dostal několik přezdívek, jako „lovec lanýžů z Zuffenhausenu“ nebo lapidárnější Pink Pig (růžové prase).

V závodě zvítězila s velkou převahou dvojice vozů Porsche 917K. Vyhrál vůz číslo 22 s posádkou Dr. Helmut Marko (Rakousko) a Gijs van Lennep (Nizozemsko) z továrnou podporovaného týmu Martini Racing, když ujeli rekordních 397 okruhů. O dvě kola méně ujeli Brit Richard



Attwood a Švýcar Herbert Müller z týmu John Wyer Gulf Racing. Mezi odpadlíky byl i „Pink Pig“ řízený Němci Joestem a Kauhsenem.

V celém mistrovství světa značek ročníku 1971 vyhrálo Porsche 8 z 11 závodů. Nad další účasti typu 917 se ale stahovaly mraky, neboť FIA s předstihem oznámila pro ročník 1972 změnu předpisů, omezujících maximální zdvihový objem motoru na tři litry. Tím skončila účast vozů Porsche 917 v mistrovství světa značek, ale brzy našly další uplatnění na severoamerickém subkontinentu.

Porsche Cayenne

Luxusní premiové SUV se dá sice pořídit na trhu ojetin levněji než jako nové, ale pořád musíte být dost bohatí na to, abyste takové auto uživili. Nejde vůbec o spotřebu, ale o vyšší servisní náklady a rizika extrémně drahých oprav. Nicméně Porsche Cayenne je dobrá volba, pokud na něj máte a víte, kde a jak koupit.



Ortodoxní fanoušci značky Porsche dlouhou dobu nemohli přijít luxusnímu SUV Cayenne na chuť. Jenže právě díky modelu Cayenne se mohlo Porsche postavit na nohy a začít opravdu vydělávat.



Nebýt modelu Cayenne na společném technickém základu s Volkswagenem Touareg a Audi Q7, možná by dnes nebylo ani žádné Porsche.



Ještě před dvaceti lety Porsche prodávalo v Evropě jen asi 18 000 aut za rok, dnes je to skoro 80 000 vozů, právě především díky dvojici modelů kategorie SUV. Porsche ale svou nabídku rozdělilo chytře a zákazníci na klasické modely nezanevřeli.

Cayenne tak hlavně generuje potřebné zisky, abychom se mohli těšit z různých speciálních edicí modelu 911 a podobně. Vlastně by ortodoxní fanoušci Porsche měli být za tento model rádi.



Úspěch modelu Cayenne se odráží v nabídce ojetin a ta rozhodně není špatná. SUV Cayenne je nejpočetnější model značky Porsche nabízený na portálu sauto.cz. V současné době je v nabídce 130 ojetých Cayennů s cenami od zhruba 150 000 Kč za první generaci. Za necelých dvě stě tisíc můžete mít luxusní Cayenne první generace s benzinovým osmiválcem. Druhá generace Cayennu začíná u 600 000 korun za auta s nájezdy přes 200 000 km. Cayenne je z luxusních SUV nejdražší, srovnatelné BMW X5 se stejným stářím a nájezdem stojí zhruba polovinu.



Abychom si mohli ojeté Porsche Cayenne představit blíže, půjčili jsme si na test ojetiny druhou generaci tohoto SUV v pražském nezávislém servisu Porška. Vůz z roku 2012 měl pod kapotou asi nejžádanější motorizaci a to naftový šestiválec 3,0 l, který znáte i z jiných koncernových modelů, hlavně od Audi. V době testu měl Cayenne Diesel najeto 117 200 km.



Druhá generace Cayenne dostala šikmější přední sklo a užší boční okna spolu s klesavou záďí, takže vypadá dynamičtěji než trochu bachratá první generace. Přesto byste ho neoznačili za vyložené atletické auto, je to prostě velké luxusní SUV. Jak je u těchto vozů zvykem, výbava bývá poměrně bohatá a první majitelé ochotně utráceli za příplatky. Testovaný Cayenne tak měl vlastně všechno, co mohl v té době mít. Chybí jen zábavní systém pro zadní sedadla s obrazovkami v předních opěrkách hlav.



Zajímavé je, že ačkoliv byl Cayenne vždycky vyvíjen s ohledem na jízdu po silnici, automobilka ho vybavila také poměrně bytelným podvozkem, který se nezalekne ani těžšího terénu. Nechybí tedy možnosti změny světlé výšky vzduchového podvozku v několika krocích a volba jízdních režimů, které upraví vlastnosti pohonu všech kol a diferenciálů. Vše se ovládá komplikovanými ovladači u voliče převodovky a těch jízdních režimů si člověk může nastavit skutečně hodně.



Půjčeného Cayenna jsme ale v terénu netrápili a to, co vidíte na dynamických fotkách, není vlastně žádný těžký terén. Jezdili jsme hlavně po silnici a tam nás naftový Cayenne překvapil tím, jak ochotně mění směr a jak je to vlastně na dnešní poměry dynamické SUV. Až má člověk pocit, že by auto sneslo mnohem větší výkon... No, snese, vždyť vrcholné benzinové verze tohoto SUV mají výkon přes 550 koní. Naftový šestiválec ale podává statečný výkon a na běžné přesuny a dlouhé etapy bohatě postačuje. Nedostatkem dynamiky rozhodně netrpí.

